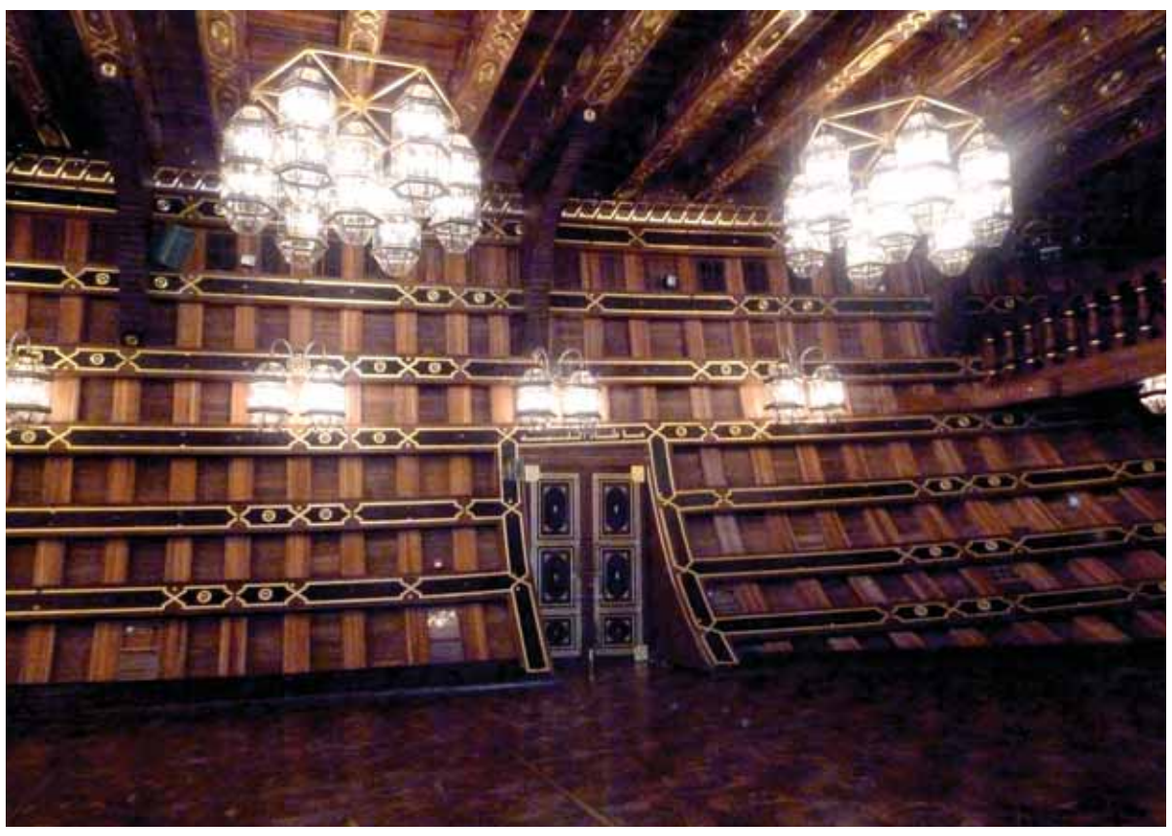

د. وليد أحمد السيد

يوميات معماري في الكويت «١٠»

عشاء في قارب الهاشمي الثاني

دعوة خاصة

■ تلقينا في إحدى أمسيات المؤتمر دعوة خاصة مطبوعة من بلدية الكويت لحضور عشاء على شرف المؤتمرين في مكان ذي طابع تاريخي ومتميز: قارب الهاشمي الثاني. أوصلتنا الباصات من فندق ريجنسي الكويت على امتداد الشاطئ حتى وصلنا موقع القارب الضخم، وترجل المؤتمرون والمدعوون على عتبة مدخل يفضي للقاعة الاولى السفلية، حيث درج صاعد قاد المدعوين إلى الصالة العلوية التي كان يملؤها صور على الجدران وقد ازدانت بالأرائك التي جلس عليها البعض. وعلى جانبي الصالة كان هناك بابان ضخمان يقودان للصالة التي هي عبارة عن جوف القارب الضخم والذي دخل موسوعة جينيس العالمية كأضخم «مطعم» في قارب خشبي في العالم.

الملاحة العربية وصناعة القوارب: تاريخ وجذور

تمتد جذور الملاحة العربية إلى تاريخ تليد، لتسطر تراثا مجيدا، وتكرس تقليدا عريقا في صناعة السفن يعود لمئات السنين. وحتى بعد تحول السفن التي تعتمد الأشرعة والرياح بعد اكتشاف الآلة البخارية، استمرت السفن العربية وصناعتها كتراث حتى في فترة ما بعد الخمسينيات من القرن العشرين والتي اعتمدت الأشرعة وحركة الرياح في تسييرها عبر البحار والمحيطات.

وقد كان أسطول القوارب الخشبي الكويتي واحدا من أكثرها فخامة وإثارة للإعجاب بين كل الأساطيل في الخليج العربي. ولغاية اكتشاف النفط وصناعته، فقد اعتمد الإقتصاد الكويتي على ثلاثة نشاطات تتعلق بالبحر وهي: الرحلات التجارية البحرية، وبناء السفن والقوارب والغوص والتنقيب عن اللؤلؤ في البحر. فتراث صناعة القوارب الخشبية وركوب البحر والملاحة تعكس الإرث الثقافي والحضاري الذي خلفته وراء ظهرها الكثير من دول السواحل في معظم مناطق العالم العربي وفي الخليج العربي ليحل محلها مظاهر التكنولوجيا والملاحة الحديثة التي تعتمد شراء واستيراد السفن الضخمة الحديثة.

لكن قارب الهاشمي الثاني، بأبعاده الضخمة والمصنوع من الخشب الصلب، يقبع بشموخ على مبعدة من فندق راديسون بمدينة الكويت. ويقف هذا القارب الضخم ماثلا اليوم كنتيجة لرؤية رجل ذو بصيرة ثاقبة من أجل المحافظة على ما تبقى من إرث الكويت الملاحي وما يرتبط بصناعة البحر والقوارب، لتتناقله الأجيال ويتخلد في ذاكرتها، على شكل إرث تاريخي يقبع في الحاضر على بقعة مهمة من كونيش المدينة. فالقارب، فضلا عن أنه يبعث ذكريات مهمة لأيام مجيدة في ركوب البحر والملاحة، فهو يقف شاهدا على ضخامة وروعة هذا الإرث التاريخي المهم.

والمراكب الشراعية العربية لها أسماء مميزة لكل نموذج والهاشمي الثاني يقع هذه التصنيفات. وقد تميزت هذه السفن كناقلات البضائع الكلاسيكية خلال القرن التاسع عشر وأوائل القرن العشرين. ومن بين كل السفن التقليدية التي كانت تمخر عباب البحر في أعماق البحار كان النموذج من السفن التي ينتمي لها الهاشمي الثاني هو الأكثر زخرفة بين المراكب الشراعية العربية. ومن الثابت تاريخيا أن الفضل في إدخال هذا النموذج البارز لمياه الخليج العربي يعود لنجاري سلطنة عمان، ومع ذلك فلهذا النموذج أصول أوروبية وصلة هندية فيما يتعلق بتصميماتها والتجهيزات. وقد كان متوسط سعة تخزين هذه السفن بين ٣٥٠ و ٤٥٠ طن وكانت تستخدم أساسا لنقل البضائع في جميع أنحاء الخليج ومن وإلى الهند وأفريقيا. وقد تقاسم هذا النموذج مصير العديد من السفن الشراعية التي ابحرت في مياه الخليج، واختفت مع الزمن من الواجهة البحرية.

وفيما يزيد عن القرن بقليل، فقد بنى الجد الأكبر ل «حسين مرافعي» نموذجا لقارب خشبي أطلق عليه اسم الهاشمي. وقد أطلق «حسين مرافعي» إسم «الهاشمي الثاني» على القارب الموجود حاليا إحياء لذكرى القارب السابق واحتفاء به. فقد كان الحفاظ على التراث البحري الكويتي واستمرار بناء السفن وملكيتها بالنسبة له ولعائلته لقرنين من الزمان هو نوع من العاطفة والإنتماء الثقافي والحضاري.

بناء السفن الخشبية التقليدية

إن بناء السفن الخشبية هو أكثر تعقيدا من أي نوع آخر من البناء. وتجد بين نجاري السفن التقليدية الذين يمتلكون معرفة واسعة في الفن، مجموعة معينة من الرجال الذين حصلوا على التدريب في مجال واحد استثنائي ومحدد من العمل. وهذا يشمل الحفارون، وحرفيوا التجميع والتركيب، وحرفيوا الصواري، وصناع البكرات، ونحاتوا الخشب، وما إلى ذلك. ومن أجل بناء قارب الهاشمي الثاني فقد تجمعت عصابات من الرجال التي معرفة واسعة وخبرة في كل مجال من أحواض بناء السفن في ولاية كيرالا الهندية التقليدية.

وبالإضافة لبناة السفن التقليدية فقد تضافرت جهود الكثيرين من الحرفيين والعمال المهرة والكفاءات من النجارين والحدادين، وعمال اللحام، وعمال السباكة والصهر والكهربائيين، والمساعدين، وكلهم جاءوا من جنسيات مختلفة، وتضافرت جهودهم لجعل هذا المشروع الفريد نجاحا باهرا. وقد تم تجنيد حوالي ١٧٥ من العمال المهرة وغير المهرة والمهنيين المحترفين وتضافرت جهودهم ومهاراتهم الفريدة وطاقاتهم لبناء الهاشمي الثاني.

الهاشمي الثاني: روعة وصرحية

في العاشر من فبراير من عام ١٩٩٧ بدأ البناء الفعلي لشراع مجموعة الهاشمي الثاني مع بداية زراعة العارضة الرئيسية لها، رغم أن الكثير من الإستعدادات جرت قبل ذلك بسنوات. وقد كان طول العارضة الرئيسة التي كانت مكونة من ستة قطع حوالي ٥٤ مترا وتزن حوالي ٣٥ طنا. وحاليا يصل طول الجذع أكثر من ٢٧ مترا، بينما يبلغ طول إحدى الدعامات حوالي ٦ أمتار. ويبلغ طول الهاشمي الثاني ما يزيد عن ٨٤ مترا وبعرض يزيد عن ١٨ مترا، ويحتوي على ٧٧ عارضة ضخمة فيما يبلغ ارتفاع وسطه حوالي ١١ مترا. وقد تطلب بناؤه أكثر من ٨٠ طنا من المسامير يدوية الصنع والتي يبلغ طولها بين نصف متر إلى متر، بالإضافة للبراغي الضخمة التي يتراوح طولها بين مترا وثلاثة أمتار ونصف لتثبيت هذا المنشأ الخشبي الضخم. وكلها تم تجهيزها في ورشة حدادة «المرافعي» التي تعود لعام ١٩٨٦ والتي أنشأت لهذا الغرض. وبقية القطع والعناصر التي احتاج صنعها لبناء القارب مثل الشبابيك والدفة والمدافع كلها تم صنعها من النحاس الأصفر النقي.

والزائر لا يملك إلا أن يلتقط أنفاسه إعجابا بدقة وعظم صناعة قارب الهاشمي الثاني، فضخامة النسب ودقة الصناعة والكفاءة العالية كلها تأخذ بالأنفاس. ودفة القارب تبلغ حوالي ثمانية أمتار وتزن أكثر من ثلاثة أطنان. أما عجلة القيادة فقطرها يبلغ متران وهي آية في جمال الصناعة، وكذا البكرات التي ترفع الراية والحبال كلها تم صنعها بما يتناسب وضخامة هذا القارب الرائع. أما الصاري الرئيسي فيبلغ خمسة أمتار ارتفاعا ويبلغ نصف قطره من الأسفل والأعلى حوالي مترا وثلاثة ارباع المتر على التوالي. ويبلغ وزن الهاشمي الثاني حوالي ٢٥٠٠ طنا. وقد استخدمت في تثبيت الألواح الخشبية معا وسيلة غاية في التقليدية والإتقان وتستهلك الكثير من الوقت والجهد في صناعة القوارب الخشبية، وذلك بتثبيت الألواح ذات سماكة ١١ سنتميتر الحافة إلى الحافة على إطارات منظمة. وبجانب الطرق التقليدية في صناعة الهاشمي الثاني فقد استخدمت وسائل تكنولوجية معاصرة وحديثة جدا جنبا إلى جنب، تضمنت إدخال اختراعات جديدة في عالم صناعة القوارب الخشبية. ومنها كان توظيف الكمبيوتر في تخزين المعلومات وتطبيق التصميم، وهذا لم يوفر الوقت فقط بشكل كبير وإنما شكل علامة فارقة في صناعة القوارب الخشبية وكان نقطة تحول مهمة وغير مسبوقة في التاريخ. وقد كانت القوارب الخشبية التقليدية تصمم من سطح واحد رئيسي مع جوف كبير لتخزين البضائع. بالنسبة لقارب الهاشمي فقد تم تصميمه بطريقة مبتكرة ليحوي سطحين رئيسين يتناسبان مع الغاية التي بني لأجلها، بالإضافة لأماكن التخزين الثانوية التي احتواها القارب. في الطابق السفلي كانت الارضيات من خشب الباركيه غاية في الروعة حيث صممت ونفذت في منجرة المرافعي من خشب طبيعي تم تقطيعه وصنعه لهذه الغاية. كما تم تثبيت نقاط لكهرباء الإنارة والسلامة في توزيع بارع ومتقن داخل القارب. في الطابق الرئيس حيث الديوانية الفاخرة التي تبلغ حوالي ٣٥٠ مترا مربعا كانت الاعمدة والدعامات محفورة بزخارف تقليدية ومرصعة بالذهب ٢٤ قيراط. وقد تضمن الموقع متحفا يضم نسخة طبق الأصل من قرية كويتية تقليدية تعود لفترة ما قبل اكتشاف النفط، تم تركيبها بمواد حديثة ومتحف الاحياء البحرية الذي يضم أكثر من ثلاثين نموذجا تاريخيا للقوارب الخشبية لتخليد فن صناعة القوارب في متحف مهم لحقبة وصناعة مهمتين. وتحت الطبقة الخرسانية التي يقع عليها قارب الهاشمي الثاني والقرية الكويتية التقليدية يقبع موقف ضخم للسيارات يمكن أن يتسع لأكثر من مائة سيارة. وتحيط بمواقف السيارات جدران ملونة تعيد للذهن بعرض شيق ملامح من الكويت التقليدية. ويشكل القارب مزارا لكثير من الفعاليات المحلية باستضافة طلبة المدارس واستضافات خارجية كأحد أبرز تمظهرات التاريخ الكويتي وعراقة حرف تقليدية رائدة، فضلا عن أنه يحتضن الكثير من الحفلات الإجتماعية والرسمية ومنها كان استضافة الباحثين في مؤتمر الكويت الذي شاركنا به.

عشاء وذكريات

بالنسبة لنا كان العشاء والحفل تاريخيا ورائعا بكل المقاييس ، وصل المدعوون وقد تلألأ القارب الخشبي في عتمة الليل وانحنى جانبه متكأ على طرف البحر، وقد أرخى الليل سدوله، وداعبت نسمات الليل الباردة صفحة المياه الهادئة. توافد المدعوون عبر الجدار الذي راح يمتد تحت القارب من الموقف الخارجي للباص الذي أقل الضيوف. سارع المدعوون لالتقاط الصور التذكارية في حضرة هذا المنشأ الشامخ. راحت أرجل الضيوف تنساق وراء بعضهم البعض في صف طويل متقطع بدايته موقف الباص ونهايته امتدت داخل الطابق السفلي للقارب حيث عرضت نماذج أثرية وتاريخية في الردهة السفلية. في جانب من الردهة المتسعة كان ثمة درج حلزوني يتصاعد، ما لبث أن ابتلع جموع الضيوف واحدا تلو الآخر لينتهي بهم إلى المضافة الرئيسة في الطابق العلوي. كانت المضافة «ملكية» بزخارفها ونقوشها وروعة تصميمها وإضاءتها. مقاساتها صرحية ضخمة، تعكس أبهة وروعة تأخذ بالألباب. في مثل هذه الضيافة، المكان والحدث، يشعر الزائر والضيف بتاريخية اللحظة، وعظمة المكان، وأبهة التصميم، وحفاوة المضيف. في جانبي صالة الديوانية أو الضيافة، يطل على الزائر بابان ضخمان يفضيان لصالة احتفالية كانت بها مناضد رصت لعشاء الضيوف. وعلى واجهة الديوانية كانت لوحات ضخمة النسب تحكي قصة الكويت التقليدية برجالاتها وعظيم أمرائها. وفي الواجهة الرئيسة كذلك صفت أرائك جلس عليها بعض الضيوف، فيما راح النادلون يطوفون على الضيوف بأكواب العصير الملونة، وامتزج الضيوف بأحاديثهم قبل أن تبتلعهم صالة الطعام بمناضدها ومقاعدها، وتحت سقف يتلألأ بروعة الإنارة الحديثة فيما اصطفت على جوانب القارب الداخلية نماذج رائعة في الزخارف والحرف اليدوية التقليدية التي تشي بروعة صناعة القوارب الخشبية الكويتية في أبهى حلتها وبتاريخ تليد لتلك الصناعة التقليدية التي راجت في دول الخليج – بعضها أو كلها. يطوف المرء في روائع المكان، في لحظات زمنية تكاد تكون خالدة، في محاولات لتخليدها بالكلمة والصورة، لكنها قد لا تنجح في تخليد اللحظة ذاتها بما فيها من دهشة وانبهار وافتتان بتنوع الإبداع الحضاري الثقافي في وطننا العربي الكبير الذي يزخر بالرموز والدلالات الفكرية والثقافية والمهارات التي لا بد من المحافظة عليها ورعايتها. ولصناعة القوارب الخشبية تاريخ ومجد عريق قام وساد وجاد، ولا بد أن يستمر في ذاكرة المجتمع والأجيال القادمة. عدنا من الكويت وعادت معنا ذكريات، فيها من سحر وعبق المكان ما فيها، وقد يكون أبلغ توصيف عفوي هو توصيف الصغير موسى إذ وصف المدينة بأنها «أرض أخاذة» أو على حد تعبيره باللغة الإنجليزية (Wonderland). ولنا في رحلاتنا مع السندباد الصغير عودة ولقيا في هذا العالم الصغير – المتسع ، مع رحلة ومذكرات جديدة. ■